



SREDNJOROČNI PLAN 2023.–2027.GODINE

prosinac 2022.

Sadržaj

PROFIL.....	2
DJELATNOSTI.....	3
ORGANIZACIJSKE VRIJEDNOSTI.....	3
ORGANIZACIJSKA STRUKTURA.....	3
I ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA.....	5
1. MAKROEKOMSKA KRETANJA U REPUBLICI HRVATSKOJ.....	5
2. TRŽIŠTE I KONKURENTNOST HŽPP-a.....	7
2.1. Analiza konkurencije.....	7
2.2. Vrijeme putovanja.....	8
2.3. Cijene prijevoza.....	8
2.4. Osvrt Svjetske banke na stanje HŽPP-a.....	9
3. REGULATORNI OKVIR.....	11
4. OSTVARENJE PRODAJE.....	12
II PLANSKI CILJEVI I ZADACI.....	13
1. STRATEŠKI CILJEVI.....	13
2. OPERATIVNI CILJEVI.....	13
2.1. Plan aktivnosti za ostvarivanje operativnih ciljeva.....	13
2.2. Nadogradnja sustava prodaje i rezervacija.....	14
2.3. Vozni red.....	14
2.4. Dugoročni ugovori s nadležnim ministarstvom i regionalnim/lokalnim samoupravama.....	15
2.5. Razvoj integriranog sustava prijevoza.....	15
2.6. Zakup prostora za oglašavanje u/na garniturama i vagonima HŽ Putničkog prijevoza.....	16
2.7. Promotivne aktivnosti.....	16
3. PLAN PRODAJE.....	17
4. PRIJEVOZNI KAPACITETI.....	18
5. LJUDSKI RESURSI.....	20
6. FINACIJSKO POSLOVANJE.....	22
6.1. Račun dobiti i gubitka 2023. – 2027.....	22
6.2. Bilanca 2023. – 2027.....	23
6.3. Tijek novca 2023. – 2027.....	24
6.4. Poslovni rizici.....	25
7. PROGRAMI I PROJEKTI INVESTICIJA.....	26
7.1. Ulaganja u objekte u funkciji HŽPP-a.....	27
7.2. Informatizacija sustava.....	27
8. SWOT ANALIZA.....	28
Popis tablica.....	31
Popis slika.....	32

PROFIL

Naziv: HŽ Putnički prijevoz društvo s ograničenom odgovornošću za prijevoz putnika

Sjedište: Zagreb, Strojarska cesta 11

Osnivač i jedini član: Republika Hrvatska

Temeljni kapital: 872.387.300,00 kn

UPRAVA

- Željko Ukić, predsjednik Uprave
- Damir Rubčić, član Uprave
- Mario Zubak, član Uprave

NADZORNI ODBOR

- Irena Gerovac Zrnčić, predsjednica
- Jasna Divić, zamjenica predsjednice
- Zdeslav Milas, član

SKUPŠTINA DRUŠTVA: ministar mora, prometa i infrastrukture

OVISNA DRUŠTVA

Tehnički servisi željezničkih vozila d.o.o. (100 %-tni udio)

Sjedište: Zagreb, Strojarska cesta 13

Telefon: +385 1 5808 150

Telefaks: +385 1 5808 195

E-mail: info@tszv.hr

Web: www.tszv.hr

Ovisna društva nad kojima HŽPP nema kontrolu:

Proizvodnja-regeneracija d.o.o. u stečaju (77 %-tni udio); u stečaju od 7. veljače 2014.

Sjedište: Zagreb, Planinska 11A

Telefon: +385 1 2441 273, +385 1 3783 340

Telefaks: +385 1 3782 934

E-mail: proreg@proreg.hr

DJELATNOSTI

- obavljanje javnoga prijevoza putnika u unutarnjem i međunarodnom željezničkom prijevozu
- masovni prijevoz putnika u većim hrvatskim aglomeracijama te kvalitetnija integracija željezničkog sustava u sustave lokalnog prometa, uz uvođenje integriranog prijevoza u cilju ostvarivanja kvalitetnih veza sa sredstvima drugih vidova prometa
- povezivanje unutar i između središta funkcionalnih regija, uz uvođenje dodatnih usluga u skladu s potražnjom korisnika u pojedinom segmentu
- sezonsko povezivanje regionalnih središta u unutrašnjosti s obalnim turističkim gradovima, uz ostvarivanje kvalitetnih veza sa sredstvima drugih vidova prometa
- povezivanje Hrvatske s metropolama susjednih zemalja i središtima zemalja srednje i zapadne Europe

ORGANIZACIJSKE VRIJEDNOSTI

MISIJA

Prijevoz putnika pružanjem kvalitetne i pouzdane te ekonomski i ekološki prihvatljive usluge suvremenim mobilnim kapacitetima u gradsko-prigradskom, lokalnom, regionalnom i međunarodnom daljinskom prijevozu

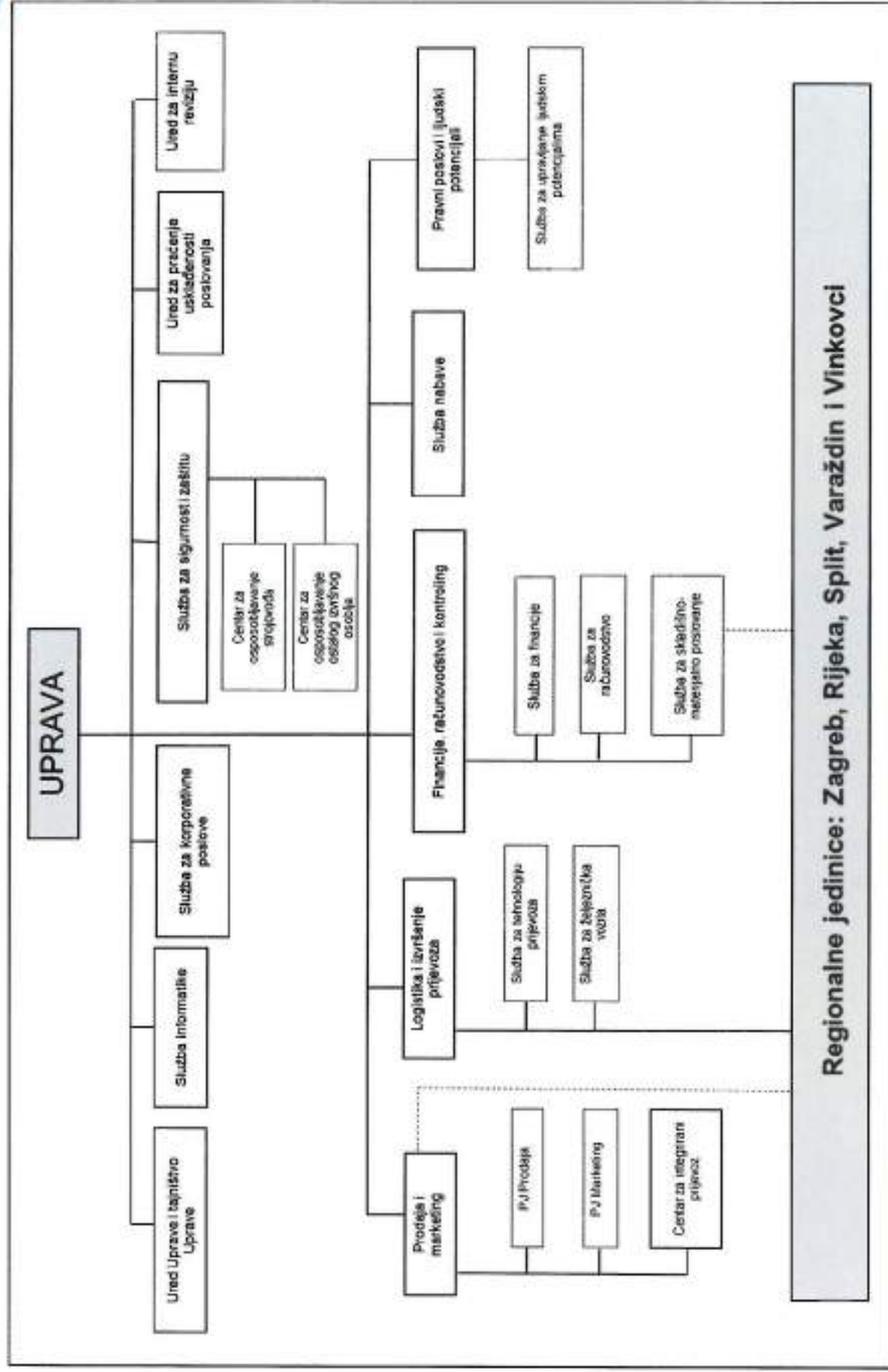
VIZIJA

Postati vodeće prijevozničko poduzeće u Hrvatskoj usmjereno na masovan i kvalitetan prijevoz putnika u skladu s tržišnim načelima na zadovoljstvo vlasnika, korisnika prijevozne usluge i radnika

ORGANIZACIJSKA STRUKTURA

Pravilnik o organizaciji društva HŽ Putnički prijevoz d.o.o. (SV 9/15) primjenjuje se od 1. kolovoza 2015., nakon čega je uslijedilo 12 pravilnika o izmjenama i dopunama Pravilnika o organizaciji društva HŽ Putnički prijevoz d.o.o. (SV 2/2016, 8/2016, 18/2016, 21/2016, 7/2017, 22/2017, 29/2017, 3/2018, 13/2019, 8/2020, 9/2021 i 14/2021).

Na temelju Pravilnika i njegovih izmjena organizacijske jedinice podijeljene su na poslovna i upravna područja. Poslovna područja su Prodaja i marketing te Logistika i izvršenje prijevoza, a upravna područja Ured Uprave i tajništvo Uprave, Služba informatike, Služba za korporativne poslove, Služba za sigurnost i zaštitu, Ured za praćenje usklađenosti poslovanja, Ured za internu reviziju, Financije, računovodstvo i kontroling, Služba nabave te Pravni poslovi i ljudski potencijali. Također, Pravilnikom su ustrojene regionalne jedinice Zagreb, Varaždin, Vinkovci, Split i Rijeka.



I ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

1. MAKROEKOMSKA KRETANJA U REPUBLICI HRVATSKOJ

U tablici 1. prikazani su makroekonomski pokazatelji u Republici Hrvatskoj za razdoblje 2012. — 2023.

Tablica 1. Makroekonomski pokazatelji u RH za razdoblje 2012. – 2023.

Svodna tablica procijenjenih makroekonomskih veličina	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.	2023.
Nacionalni računi (realne stope promjene, u %)												
BDP	-2,3	-0,4	-0,3	2,5	3,5	3,4	2,9	3,5	-8,1	10,2	5,5	2,5
Osobna potrošnja	-2,4	-1,6	-2,5	0,2	3,1	3,2	3,3	4,0	-5,3	10,1	5,3	2,5
Državna potrošnja	-0,9	0,7	1,3	-0,9	1,0	2,2	2,5	3,3	4,1	3,1	3,3	2,5
Investicije u fiksni kapital	-4,6	1,0	-2,3	8,4	5,0	1,5	3,8	9,8	-6,1	7,6	6,4	4,1
Izvoz roba i usluga	-1,5	2,5	7,4	10,3	7,0	6,9	3,7	6,6	-22,7	33,3	11,3	6,2
Uvoz roba i usluga	-2,4	3,2	3,5	9,4	6,6	8,4	7,5	6,5	-12,3	14,7	9,9	7,5
Tržište rada												
Broj zaposlenih (prosječna stopa promjene, u %)	-1,2	-1,5	-2,0	0,7	1,9	1,9	2,3	2,3	-1,2	2,2	2,6	1,1
Stopa nezaposlenosti (administrativna)	18,9	20,2	19,6	17,0	14,4	11,6	9,2	7,6	8,9	8,0	6,4	5,9
Stopa nezaposlenosti (anketna)	15,9	17,2	17,3	16,2	13,1	11,2	8,4	6,6	7,5	7,6	6,1	5,6
Cijene												
Indeks potrošačkih cijena (prosječna stopa promjene, %)	3,4	2,2	-0,2	-0,5	-1,1	1,1	1,5	0,8	0,1	2,6	9,4	4,6
Indeks potrošačkih cijena (stopa promjene na kraju razdoblja, %)	3,4	2,3	0,2	-0,3	-0,6	1,3	1,6	0,8	0,0	2,7	9,4	4,6
Vanjski sektor												
Tekući račun platne bilance (u % BDP-a)	-1,8	-1,0	0,3	3,4	2,3	3,5	1,9	3,0	-0,1	3,4	2,1	1,0
Tekući i kapitalni račun platne bilance (u % BDP-a)	-1,5	-0,8	0,6	4,1	3,7	4,5	3,2	4,6	2,0	5,8	5,2	3,8
Bruto inozemni dug (u % BDP-a)	107,0	109,6	112,6	108,9	94,5	87,2	80,8	72,4	79,8	77,9	69,8	64,1
Monetarna kretanja (stope promjene, u %)												
Ukupna likvidna sredstva - M4	3,6	4,0	3,2	5,2	4,7	2,1	5,5	2,9	9,3	10,7	9,9	
Ukupna likvidna sredstva - M4*	3,5	3,8	2,4	4,6	5,3	3,2	6,1	3,5	9,1	10,4	9,6	
Plasmani kreditnih institucija privatnom sektoru	-5,9	-0,5	-1,6	-3,0	-3,7	-1,2	2,0	2,8	3,9	3,0	7,4	
Plasmani kreditnih institucija privatnom sektoru*	-1,2	0,8	-1,5	-2,3	1,1	2,9	4,4	4,2	3,9	3,9	7,4	
Plasmani kreditnih institucija poduzećima*	-1,5	1,8	-3,7	-3,0	3,2	2,5	1,9	0,4	5,6	2,3	13,6	
Plasmani kreditnih institucija stanpućima*	-1,1	-1,2	-0,7	-1,8	0,5	4,0	6,2	7,4	2,1	4,5	5,0	

* Stope promjene izračunate su na osnovi podataka o transakcijama (vidi Uvodnik 1. Uvođenje podataka o transakcijama u analizu monetarnih kretanja u listu HNB-a br. 221).

Izvor: DZS, MF, HNB

Iako je ruska invazija na Ukrajinu rezultirala znatnim geopolitičkim neizvjesnostima na globalnoj razini, čemu treba pridodati i nastavak prošlogodišnjeg rasta cijene energenata i sirovina, negativan učinak spomenutih činitelja na rast hrvatskog gospodarstva zasad je izostao. Postupno smanjenje pritiska pandemije te posljedično uklanjanje epidemioloških mjera rezultirali su oporavkom uslužnog sektora, dok je ušteđevina akumulirana tijekom pandemije poduprla rast potražnje. Promatrano na godišnjoj razini, gospodarska aktivnost u prvom tromjesečju ove godine se dinamizirala, što je dovelo do rasta realnog BDP-a za 2,7% u odnosu na isto razdoblje prošle godine. Raspoloživi podaci HNB-a upućuju na sličan intenzitet rasta i u drugom tromjesečju. Prema prognozama središnje banke ukupan BDP na razini godine mogao bi se povećati za 5,5%, nakon već ostvarenog rasta od 10,2% u 2021. godini.

Nepovoljne globalne aktivnosti, kao i prisutni inflacijski pritisci, mogli bi 2023. imati znatniji utjecaj na domaću gospodarsku aktivnost čiji bi se rast mogao usporiti na 2,5%. Rast inflacije mogao bi dodatno smanjiti realne raspoložive dohotke, što će se negativno odraziti na domaću i inozemnu potražnju. Tijekom 2023. očekuje se zamjetno usporavanje inflacije na razinu od 4,6. Međutim, rizici za projekciju inflacije i nadalje su izraženi, pri čemu prevladavaju rizici da projekcija bude viša od prognozirane. Viša inflacija mogla bi proizaći i iz više inflacije u zemljama koje su glavni vanjskotrgovinski partneri Hrvatske, ali i mogućeg jačanja domaćih inflacijskih pritisaka u slučaju snažnijeg ubrzanja rasta plaća. Nadalje, inflacija će u velikoj mjeri ovisiti o tijeku ruske invazije na Ukrajinu te intenzitetu i trajanju epidemioloških mjera na nacionalnoj i globalnoj razini.

Izraženo produbljivanje manjka u robnoj razmjeni s inozemstvom, velikim dijelom uzrokovano pogoršanjem uvjeta razmjene zbog snažnog rasta cijena energenata i drugih sirovina na svjetskom tržištu, trebalo bi biti glavni činitelj blagog smanjenja viška na tekućem i kapitalnom računu platne bilance u 2022. godini. Međutim nepovoljna kretanja u robnoj razmjeni uvelike bi mogla biti ublažena primjetnim oporavkom potražnje za uslugama, osobito turizmom. Osim toga, očekuje se intenzivnije korištenje sredstava iz fondova EU-a.

Prvu polovinu 2022. obilježili su rastući inflatorni pritisci i očekivanja bržeg i snažnijeg pooštavanja monetarnih politika velikog broja središnjih banaka, uključujući i one iz najrazvijenijih gospodarskih područja. Očekivani zaokret u monetarnim politikama, poduprt prvim koracima poduzetima u tom smjeru i najavama budućeg djelovanja, potaknuo je snažno pooštavanje globalnih financijskih uvjeta. U takvim okolnostima tečaj kune prema euru ostao je stabilan, a likvidnost monetarnog sustava zadržala se na vrlo visokoj razini. Monetarna politika u nadolazećem razdoblju postupno će se prilagođavati instrumentariju i smjeru djelovanja zajedničke monetarne politike euro područja, što će rezultirati znatnim popuštanjem monetarnih uvjeta. To će donekle ublažiti očekivani utjecaj pooštavanja globalnih i europskih uvjeta financiranja na domaće gospodarstvo.

S obzirom na povoljna gospodarska kretanja te višu inflaciju, koji se odražavaju na rast proračunskih prihoda, manjak opće države mogao bi se nastaviti poboljšavati. Ipak, fiskalna intervencija usmjerena na ublažavanje negativnih ekonomskih i socijalnih učinaka rasta cijena energenata i snažan rast rashoda za zdravstvo ograničavaju izraženije poboljšanje fiskalnih pokazatelja u 2022. godini, te se u izmjenama i dopunama proračuna iz svibnja ove godine planira samo blago poboljšanje manjka proračuna opće države na 2,8% BDP-a, u odnosu na prošlogodišnjih 2,9% BDP-a. U 2023. Ministarstvo financija očekuje znatnije poboljšanje fiskalnog manjka, dok proljetne prognoze Europske komisije iz svibnja 2022. predviđaju povoljniji manjak u 2022. i blago nepovoljniji u 2023. godini. U skladu s takvim pokazateljima salda opće države u 2022. i 2023. trebala bi se nastaviti silazna putanja omjera javnog duga i BDP-a, nakon snažnog porasta u 2020., pri čemu bi prema projekcijama Ministarstva financija krajem 2023. omjer duga opće države i BDP-a mogao gotovo dosegnuti pretpandemijsku razinu.¹

¹ <https://www.hnb.hr/analize-i-publikacije/redovne-publikacije/makroekonomska-kretanja-i-prognoze>

2. TRŽIŠTE I KONKURENTNOST HŽPP-a

2.1. Analiza konkurencije

Poslovna 2022. godina počela je i nastavlja se dobrim pokazateljima za HŽ Putnički prijevoz u smislu povećanja broja prevezenih putnika te ostvarenih putničkih kilometara i prihoda od prijevoza u odnosu na ostvarenje 2021. Tako je u razdoblju I-VI 2022. u odnosu na I-VI 2021. ostvareno 36,4% više prevezenih putnika, 38,6% više putničkih kilometara i 20,8% više ostvarenog prihoda od prijevoza.

I dalje je osiguran besplatan prijevoz za stanovnike pogođene potresom na području Sisačko-moslavačke županije na svim relacijama unutar RH, a nastavlja se i pilot-projekt besplatnoga javnog željezničkog prijevoza djece i učenika osnovnih i srednjih škola.

Isto tako, od 1. listopada 2022. počela je provedba pilot-projekta povoljnijega javnog željezničkog prijevoza studenata koji će trajati do 30. rujna 2023. godine.

U nastavku je prikazan kratak pregled konkurentnih vrsta putničkog prijevoza koji se najvećim dijelom odnosi na cestovni (autobusni) prijevoz te manjim dijelom na zračni prijevoz.

Grafikon 1. Prevezeni putnici po vrstama prijevoza



Izvor: Državni zavod za statistiku, Zagreb, 2022.

Grafikon 2. Ostvareni PKM-i po vrstama prijevoza



Izvor: Državni zavod za statistiku, Zagreb, 2022.

Ostvareni putnički kilometri uglavnom prate trend broja putnika u svim prometnim granama osim u zračnom prijevozu gdje je vidljivo da putnici ponovno putuju na duljim relacijama.

2.2. Vrijeme putovanja

Tablica 2. Vrijeme putovanja

Relacija	Vlak (IC/brzi)	Autobus (brza linija)	Automobil (autocesta)
Zagreb - Osijek (via Str/Vrp)	4:40	4:00	2:50
Zagreb - Osijek (via Kc)	5:00	-	-
Zagreb - Rijeka	4:40	2:20	1:40
Zagreb - Split	6:10	5:00	4:00
Zagreb - Vinkovci	3:55	4:20	2:50
Zagreb - Varaždin	2:40 (Koprivnica)	1:30	1:10
	2:30 (Zabok)		

Uspoređujući vrijeme putovanja vlakom, autobusom i osobnim automobilom, pri čemu se obračunava vrijeme potrebno od središta jednog do središta drugog grada, vidljivo je da kraće vrijeme putovanja u javnom prijevozu imaju sve autobusne relacije na kojima postoji autocesta na cijelom prijevoznom putu. Izgradnjom autocesta autobusni prijevoz dobio je određenu prednost u trajanju putovanja, a individualni prijevoz bitno kraće vrijeme putovanja u odnosu na željeznički prijevoz.

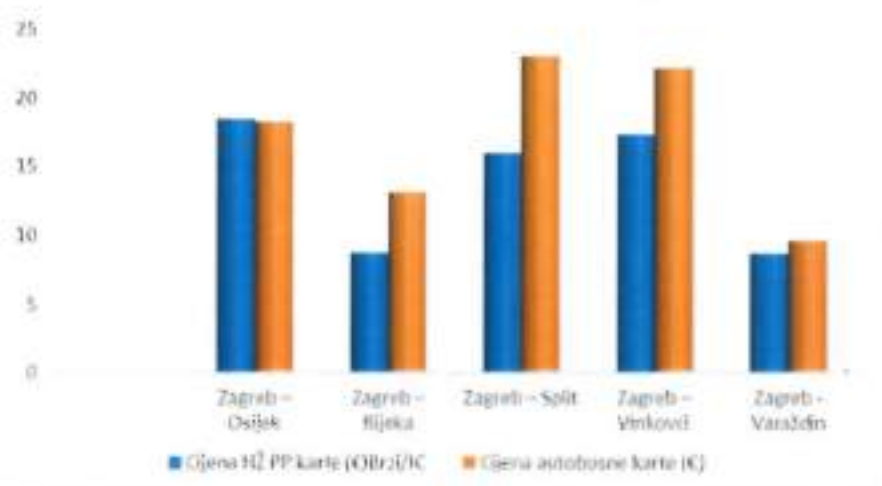
2.3. Cijene prijevoza

2.3.1. Cijene prijevoza u unutarnjem prijevozu (vlak i autobus)

U tablici 3. prikazana je usporedba cijena karata na odabranim relacijama u željezničkom i autobusnom prijevozu. Analiza je izrađena na temelju cijene jednosmjernih karata u 2. tarifnom razredu. Pri utvrđivanju tarifa u pravilu se nakon izmjena cijene željezničkih karata usklađuju cijene autobusnih karata, s time da na paralelnim linijama autobusne cijene prate željezničke (najčešće su nešto niže), a tamo gdje nema usporedne željezničke pruge, jedinične cijene autobusnih prijevoznika znatno su veće. Tijekom 2022. cijene autobusnih karata su povećane, a cijene željezničkih karata ostale su iste.

Uz to, željeznički prijevoz također putnicima nudi različite povlastice (20 – 50% popusta), npr. za mlade 30%, novinare 30%, studente 50%, umirovljenike i starije osobe 50%, povratna putovanja 20%, grupna putovanja do 50%, a za djecu do 18 godina putovanje je besplatno. U pravilu većina putnika u željezničkom prijevozu koristi određenu povlasticu tako da je u konačnici cijena prijevozne karte u željezničkom prijevozu niža od cijene karte u autobusnom prijevozu.

Tablica 3. Cijene karata po pojedinim relacijama za vlak i autobus



Napomena: prema Rijeci i Splitu primjenjuju se akcijske snižene cijene. Tako cijena prijevoza vlakom na relaciji Zagreb – Rijeka tijekom cijele godine iznosi 8,63 eura, a na relaciji Zagreb – Split 14,60 eura, odnosno tijekom ljetne sezone 15,93 eura.

2.3.2. Odnosi cijena u međunarodnom prijevozu putnika

Sukladno međunarodnim tarifama (NRT) u međunarodnom prijevozu cijene prijevoza autobusom u odnosu na redovite cijene 2. razreda vlaka su i do 50% niže, ali je autobusni prijevoz skuplji od posebnih ponuda željezničkih karata za Njemačku (npr. na relacijama od Zagreba do Münchena, Berlina i Hannovera).

Zračni promet konkurentan je željezničkom u međunarodnom prometu, osobito kada prijevoz obavljaju niskotarifni prijevoznici. Cijene željezničkog prijevoza izrazito su povoljnije u pravcu Budimpešte zbog povlastice od 40% koja vrijedi na području Mađarskih željeznica. Cijene zrakoplovnih karata kod velikih avio prijevoznika u odnosu na cijene 2. razreda vlaka po posebnim ponudama mogu konkurirati samo na pojedinim relacijama do njemačkih gradova. Postoje i povoljne ponude za Švicarsku (cijena prijevoza u jednom smjeru od Zagreba do Züricha iznosi već od 29,90 €). Prijevoz autobusom konkurentan je u usporedbi s cijenom međunarodnog vlaka 2. razreda po redovitim cijenama na svim relacijama, npr. povratne cijene 2. razreda vlaka od Zagreba do Beča kreću se od 59,80 € do 171,00 € ovisno o tome radi li se o posebnoj ponudi ili redovitoj cijeni (niža cijena konkurrira autobusu i zrakoplovu).

Željeznički prijevoz može jedino konkurirati u slučajevima kada se putnici koriste povlaštenim cijenama koje pružaju tarifne ponude poput Interraila (za neograničen broj putovanja u 1. i 2. razredu diferencirano za mlade, odrasle i starije, a besplatno za djecu do 12 godina), posebne ponude Specijal, FME i Sparschiene te posebne cijene do određenih gradova.

Ako se u obzir uzmu prednosti željezničkog prijevoza, kao što su sigurnost prijevoza, zaštita okoliša, energetska i aspekt buke u prometu, vlak je vrlo konkurentan na svim relacijama.

2.4. Osvrt Svjetske banke na stanje HŽPP-a

Vezano uz ocjenu stanja HŽPP-a i uvjeta na prometnom tržištu Svjetska banka u svojim redovnim izvješćima kao glavnu prepreku većem povećanju broja putnika i prihoda od željezničkog prijevoza

identificirala je kvalitetnu cestovnu mrežu, dok se kvaliteta hrvatske željezničke mreže uvelike smanjuje zbog čega željeznički putnički prijevoz i dalje zaostaje za cestovnim. Po europskim standardima željeznički putnički prijevoz u Hrvatskoj koristi se malo te se i dalje smanjuje. Stanovnici Hrvatske godišnje ostvaruju dvostruko manji broj putovanja željeznicom u usporedbi sa stanovnicima Portugala, odnosno 6 puta manje u usporedbi sa stanovnicima Austrije.

Također, niske brzine i nedovoljna učestalost usluge navode se kao ključne prepreke za rast potražnje. Sukladno međunarodnim standardima cijene karata u željezničkom prijevozu ocijenjene su kao niske. Čak i kada se prilagodi paritetu kupovne moći, prosječni prihod od karata po putničkim kilometrima u Hrvatskoj iznosi oko polovine tipičnih međunarodnih iznosa. Međutim, podizanje cijene bez povećanja konkurentnosti željezničkog prijevoza u odnosu na druge prijevozne sustave, utjecalo bi na još manju potražnju.

Preporuke za poboljšanja:

- suradnja s HŽ Infrastrukturom vezana uz povećanje prosječne brzine i davanje prioriteta ključnim relacijama među kojima su prigradske i međunarodne linije
- vozni park HŽPP-a ocjenjuje se kao star, slabo iskorišten i pretjerano ovisan o složenoj infrastrukturi zbog čega je potrebno smanjiti njegovu veličinu, povećati standardizaciju i smanjiti korištenje klasičnih vlakova
- koristiti širi raspon cijena usmjerenih na određene tržišne segmente u cilju povećanja potražnje i prihoda
- provesti pristup koji uključuje nadogradnju paketa usluga na pojedinačnim relacijama, usklađivanje voznog reda (gdje je primjenjivo), povećanje brzine putovanja nakon povećanja brzine na prugama ili smanjenje broja zaustavljanja vlakova, veću učestalost usluge i redovitije intervale te brendiranje i komunikaciju kako bi usluga bila vidljiva korisnicima. Također, nadogradnja postrojenja i novi/obnovljeni željeznički vozni park mogu se smatrati dijelom paketa, no fokus treba biti na brzini i učestalosti.

3. REGULATORNI OKVIR

Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 određuje kako nadležna tijela država članica Europske unije mogu djelovati u području javnog prijevoza putnika da bi zajamčila pružanje usluga od općeg interesa.

Uredba (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i vijeća od 23. listopada 2007. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu uređuje pravila vezana uz informacije koje željeznički prijevoznici moraju pružati putnicima, odgovornost prijevoznika prema putnicima te zaštitu i pomoć osobama s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću.

Zakon o željeznici (NN 32/19, 20/21) koji je na snagu stupio 27. veljače 2021. usklađen je s pravnom stečevinom Europske unije te uređuje pravila koja se primjenjuju na upravljanje željezničkom infrastrukturom i usluge željezničkog prijevoza, neovisnost upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, izdavanje i ukidanje dozvola, željezničke usluge i naknade, uvjete za pristup željezničkoj infrastrukturi i željezničkim uslugama, izvješće o mreži, dodjelu i korištenje infrastrukturnog kapaciteta te pravni status željezničke infrastrukture.

Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN 63/20) koji je na snagu stupio 16. lipnja 2020. utvrđuje uvjete za sigurno upravljanje željezničkim prometom i sigurno odvijanje željezničkog prometa, mjere za razvoj i upravljanje sigurnošću, uzimajući u obzir cjelovitost željezničkog sustava Europske unije, uvjete za postizanje interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije, uvjete za obavljanje djelatnosti upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, uvjete za strojovođe i ostale izvršne radnike, postupanje tijela nadležnog za sigurnost željezničkog prometa i tijela za istraživanje željezničkih nesreća, nadzor sigurnosti te upravni i inspekcijski nadzor.

Zakon o regulaciji tržišta željezničkih usluga i zaštite prava putnika u željezničkom prijevozu (NN 104/17) koji je na snagu stupio 2. studenog 2017. uređuje područja regulacije tržišta željezničkih usluga, zaštite prava putnika u željezničkom prijevozu, nadležnosti i ovlasti nacionalnog regulatornog tijela u područjima regulacije tržišta željezničkih usluga i zaštite prava putnika u željezničkom prijevozu, postupke pred nacionalnim regulatornim tijelom i inspekcijski nadzor nad provedbom Zakona.

Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (NN 87/96) koji je na snagu stupio 24. listopada 1996. određuje pravila primjenjiva na odnose koji nastanu iz ugovora o prijevozu putnika i stvari u unutarnjem i međunarodnom željezničkom prometu ako međunarodnim ugovorom nije određeno drugačije.

4. OSTVARENJE PRODAJE

Tablica 4. Ostvarenje prijevoza putnika za razdoblje 2020., 2021., plan i procjena 2022.

Red. br.	O p i s	Jed. mjere	Ostvarenje 2020.	Ostvarenje 2021.	Plan 2022.	Procjena 2022.	Indeks 7/5	Indeks 7/6
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Ukupan prijevoz putnika								
a/ Prevezeni putnici		u 000 p	13.103	13.541	16.383	18.587	137,3	113,5
unutarnji prijevoz		u 000 p	12.963	13.322	16.105	18.258	137,0	113,4
lokalni i daljinski		u 000 p	6.661	7.234	9.056	10.225	141,3	112,9
gradsko-prigradski		u 000 p	6.302	6.088	7.049	8.031	131,9	113,9
međunarodni prijevoz		u 000 p	140	219	278	331	151,1	119,1
b/ Putnički kilometri		u mil. pkm	449,4	539,9	682,3	737,6	136,6	108,1
unutarnji prijevoz		u mil. pkm	443,6	484,2	603,9	673,3	139,1	111,5
lokalni i daljinski		u mil. pkm	350,6	393,3	499,4	554,2	140,9	111,0
gradsko-prigradski		u mil. pkm	93,0	90,9	104,5	119,1	131,0	114,0
međunarodni prijevoz		u mil. pkm	5,8	55,7	78,4	64,2	115,3	81,9
2. Prihodi od prodaje karata		u mil.eur	19,6	20,4	22,5	22,5	110,2	100,3
unutarnji prijevoz		u mil. eur	18,0	17,5	19,2	18,8	107,0	97,7
lokalni i daljinski		u mil. eur	13,0	13,0	14,6	14,1	108,5	96,6
gradsko-prigradski		u mil. eur	4,9	4,6	4,6	4,7	102,8	101,3
međunarodni prijevoz		u mil. eur	1,6	2,9	3,3	3,8	129,2	115,5
3. Prihod temeljem ugovora o javnim uslugama		u mil.eur	61,3	65,7	70,3	70,3	107,1	100,0
4. Ukupni prihodi od prijevoza putnika		u mil.eur	80,8	86,1	92,8	92,9	107,8	100,1
5. Vlak kilometri		u 000 p	12.838	13.654	13.500	13.500	98,9	100,0

U 2021. u unutarnjem prijevozu prevezeno je 13.322 tisuće putnika, što je za 2,8% više nego u 2020. i ostvareno je 484,2 mil. putničkih kilometara, što je 9,2% više u odnosu na 2020.godinu.

Procjenjuje se da će u 2022. biti prevezeno oko 18,6 milijuna putnika, što je za 13,5% više u odnosu na plan te 37,3% više u odnosu na ostvarenje u 2021. godini. Prihod od prodaje karata procjenjuje se na 22,5 milijuna eura, što je za 0,3 % više u odnosu na plan te 10,2% više u odnosu na ostvarenje u 2021.godini.

II PLANSKI CILJEVI I ZADACI

1. STRATEŠKI CILJEVI

- profitabilnost i stabilnost poslovanja
- dugoročni rast prihoda
- usmjerenost prema tržištu u cilju privlačenja novih i zadržavanja postojećih putnika
- daljnji razvoj integriranog prijevoza u lokalnom i regionalnom prometu
- veće zadovoljstvo putnika kvalitetom pružene usluge
- povećanje produktivnosti i smanjenje troškova poslovanja
- operativno povećanje efikasnosti

2. OPERATIVNI CILJEVI

Operativne ciljeve treba promatrati u kontekstu realizacije voznih redova koji pretpostavljaju povećanje opsega usluge te realizaciju oko 13,7 milijuna vlak-kilometara u 2027. godini. Očekuje se da će pojačane prodajne i marketinške aktivnosti rezultirati:

- povećanjem broja prevezenih putnika prosječnom godišnjom stopom od 3%
- povećanjem vlastitih prihoda od prijevoza putnika prosječnom godišnjom stopom od 2%.

2.1. Plan aktivnosti za ostvarivanje operativnih ciljeva

- kontinuirano prilagođavanje voznog reda (u gradsko-prigradskom prijevozu Zagreba, Osijeka, Rijeke, Splita i na drugim relacijama)
- aktivno sudjelovanje u uvođenju i/ili razvoju integriranoga javnog prijevoza putnika u gradovima i županijama
- nastavak pilot-projekta besplatnog javnog željezničkog prijevoza djece i učenika osnovnih i srednjih škola
- provođenje pilot-projekta povoljnijeg javnog željezničkog prijevoza studenata
- nadogradnja ISPRO sustava za prodaju karata (poboljšanje prodaje putem web sučelja, nadogradnja mobilnih terminala u cilju brze prodaje i učitavanja pretplatnih e-karata, kartično plaćanje u vlaku, nadogradnja mogućnosti kupnje pretplatnih karata na kartomatima i pametnim telefonima i dr.), nadogradnja kanala prodaje putem interneta (web prodaja i prodaja putem pametnih telefona)
- zaključivanje ugovora o prodaji prijevoznih karata HŽ Putničkog prijevoza (suradnja s agencijama i drugim tvrtkama)
- unaprjeđenje sustava za informiranje putnika (informiranje u realnom vremenu)
- redefiniranje tarifa i cjenovne politike
- integrirani javni prijevoz putnika

- jačanje uloge integriranoga javnog prijevoza u gradsko-prigradskom prijevozu korištenjem zajedničke prijevozne karte i zajedničkoga voznog reda s postojećim i budućim partnerima (ZET Zagreb, GPP Osijek, Promet Split, Autotrolej Rijeka, Meštrović prijevoz, Čazmatrans, Samoborčec, Auto promet Sisak i dr.)
- organizacija posebnih i izletničkih vlakova
- akcijske cijene na pojedinim relacijama (ciljni pristup pojedinim odredištima)
- akcijske ponude (za relaciju, mlade, umirovljenike i starije osobe, skupine i dr.)
- uvođenje programa vjernosti
- podizanje kvalitete usluga u vlaku (posluživanje pića i hrane, novine/časopisi, bežični pristup internetu).

2.2. Nadogradnja sustava prodaje i rezervacija

U planu je daljnja nadogradnja i poboljšanje ISPRO sustava prodaje i rezervacije karata u unutarnjem i međunarodnom prijevozu. Primjena suvremenih tehnologija u poslovanju uvelike olakšava kontrolu ostvarenog i tekućeg poslovanja, omogućava jasniji uvid u stanje i praćenje profitabilnosti poslovanja, što je nužno za praćenje trendova kretanja na prijevoznom tržištu te prilagođavanja poslovanja. Uz izradu, programiranje i prodaju karata u unutarnjem i međunarodnom prijevozu, ISPRO sustav generira izvještaje i statistike.

2.3. Vozni red

Pregled usluga HŽ Putničkog prijevoza:

1. gradsko-prigradski vlakovi
2. lokalni vlakovi
3. daljinski vlakovi
4. posebni vlakovi

U razdoblju 2023. – 2027. pojačano će se raditi na organizaciji, ponudi i aktivnostima prodaje koje će rezultirati povećanjem broja putnika i ostvarenog prihoda.

Strateške namjere koje bi omogućile ostvarenje utvrđenih ciljeva HŽPP-a u sljedećem srednjoročnom razdoblju uvjetovane su ispunjenjem preduvjeta vezanih uz stanje infrastrukture. Dovođenje stanja infrastrukture na višu kvalitativnu razinu omogućit će kvalitetnu uslugu prijevoza te primjenu strategije uvođenja taktnog prometa na području velikih regionalnih središta (Zagreb, Varaždin, Rijeka, Split, Osijek, Vinkovci) na način da se od regionalnih središta do:

- okolnih mjesta udaljenosti oko 50 km uvede taktni promet svakih sat vremena (npr. Zagreb – Sisak, Zagreb – Karlovac, Zagreb – Zabok)
- okolnih mjesta udaljenosti oko 100 km uvede taktni promet svakih dva sata (npr. Zagreb – Ogulin, Zagreb – Novska)
- okolnih mjesta udaljenosti više od 100 km uvede taktni promet svakih četiri do šest sati (npr. Zagreb – Rijeka, Zagreb – Split, Zagreb – Osijek, Vinkovci, Slavonski Brod).

U gradsko-prigradskom prijevozu Grada Zagreba:

- u vrijeme vršnih razdoblja svakih 15 minuta; od 6.00 do 7.45 sati u smjeru Zagreb GK i od 15.00 do 16.45 sati polasci iz Zagreb GK
- u ostalim razdobljima intervali između vlakova iznosili bi 30 minuta.

U gradsko-prigradskom prijevozu Splita, Osijeka i Rijeke:

- intervali između vlakova iznosili bi 45 minuta.

Vozni red subotom, nedjeljom i blagdanom, odnosno interval između vlakova trebao bi biti oko 40 do 45 minuta.

2.4. Dugoročni ugovori s nadležnim ministarstvom i regionalnim/lokalnim samoupravama

Čl. 74 Zakona o željeznici (NN 32/19, 20/21) definira usluge od općeg gospodarskog interesa u javnom željezničkom prijevozu putnika u Republici Hrvatskoj u smislu Uredbe (EZ) br. 1370/2007 i njezinim izmjenama i dopunama donesenim Uredbom (EU) 2016/2338. Trenutačno se mnoge usluge željezničkog prijevoza putnika ne mogu obavljati na komercijalnoj osnovi stoga nadležna tijela države moraju moći djelovati u cilju osiguranja takvih usluga. Mehanizam koji država može koristiti je i dodjela financijskih naknada operateru. Između HŽPP-a i nadležnog ministarstva zaključen je Ugovor o javnim uslugama za usluge od općeg gospodarskog interesa u javnom željezničkom prijevozu u RH za razdoblje 2019. - 2028. godine.

Sukladno navedenom HŽPP se planira orijentirati na jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave kao lokalna nadležna tijela zainteresirana za organiziranje usluga javnog prijevoza putnika te integrirati željeznički i autobusni prijevoz.

2.5. Razvoj integriranog sustava prijevoza

Integrirani prijevoz podrazumijeva integraciju više (ili svih) vrsta prijevoznih sredstava (vlakova, autobusa, tramvaja, žičara, brodova i drugih) koji funkcioniraju na području određene regije ili grada u jedinstveni prometni sustav. U zajedničkom sustavu prijevoza putnika zbog svojih niskih emisija u okoliš te energetske i infrastrukturnih prednosti željeznički prijevoz čini temelj na koji se nadograđuju ostali prometni sustavi. U integriranom sustavu postoji velik broj zajedničkih stajališta (terminala) na kojima se zaustavljaju različite vrste javnog prijevoza te je lako moguće brzo presjedanje s jednog vida prijevoza na drugi. Također, za sve navedene oblike prijevoza vrijedi jedinstvena zajednička prijevozna karta, pri čemu je potrebno formiranje tarifne unije između svih sudionika u izvršenju prijevoza. Uz zajedničku prijevoznu kartu, važan element integracije su i vozni redovi koji moraju biti usklađeni i omogućavati brz nastavak putovanja nakon presjedanja. Zbog lakšeg snalaženja koriste se takti vozni redovi, odnosno polasci sa svakog stajališta u pravilnim vremenskim razmacima (npr. 15, 30, 45, 60 minuta).

Takav sustav objedinjenoga jedinstveno organiziranog i koordiniranog prijevoza u kojemu sudjeluje više sudionika u prometu, uz jedinstvenu tarifnu uniju i usklađeni takti vozni red te raspodjelu troškova i prihoda, pokazao je u razvijenim državama zapadne Europe vrlo dobre rezultate te je u kratkom vremenu došlo do znatnog povećanja broja putnika u javnom prijevozu. Smanjena je prometna zadržanost i emisija stakleničkih plinova, a povećana sigurnost u prometu. Integrirani javni prijevoz putnika donosi niz prednosti za građane te područnu (regionalnu) i lokalnu samoupravu, odnosno prijevoznike koji sudjeluju u njegovu izvršenju.

Na osnovu pozitivnih iskustava iz razvijenih država Europske unije, HŽPP usmjerava svoje poslovanje na razvoj integriranog prijevoza na području RH, počevši od integracije u Gradu Zagrebu preko Grada Splita i Splitsko-dalmatinske županije, Grada Rijeke i Primorsko-goranske županije, Grada Osijeka i Osječko-

baranjske županije te Grada Siska, do projekta sustava integracije Grada Zagreba, Zagrebačke i Krapinsko-zagorske županije, na temelju Strategije prometnog razvoja RH 2017.-2030., a kroz novu sektorsku strategiju javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti.

U dugoročnom razdoblju predviđa se razvoj integriranog prijevoza na području Karlovačke, Varaždinske, Međimurske i Brodsko-posavske županije. Bitan element u kreiranju ponude integriranog prijevoza je suradnja s lokalnim i regionalnim samoupravama kroz sklapanje dugogodišnjih ugovora o subvencioniranju prijevoza stanovništva s područja županija, kao i osiguranje što više putničkih terminala u skladu s master planovima županija i gradova.

2.6. Zakup prostora za oglašavanje u/na garniturama i vagonima HŽ Putničkog prijevoza

Oglašavanje u prijevoznim kapacitetima HŽ Putničkog prijevoza odnosi se na vanjsko oglašavanje (vanjske oplate garnitura i vagona, uključujući i prozore s prozirnom folijom) i unutamje oglašavanje (unutarnje površine garnitura i vagona). Ove aktivnosti bit će usmjerene prema marketinškim agencijama i velikim oglašivačima, a nastojat će se osnažiti i suradnja sa županijskim i lokalnim turističkim zajednicama koje su unatrag nekoliko godina prepoznale vlak kao kvalitetno komunikacijsko sredstvo.

2.7. Promotivne aktivnosti

Sukladno definiranim aktivnostima za ostvarivanje ciljeva za razdoblje 2023.–2027., HŽPP će raditi na promociji aktualnih ponuda i usluga koje će se uvoditi na tržište, kao i onih od kojih se očekuje ostvarivanje povećanja broja putnika, a time i prihoda.

- informatizacija prodaje karata putem web sučelja – promocija usmjerena na nove kanale za prodaju prijevoznih karata u cilju upoznavanja korisnika s većom dostupnosti kupnje karata
- ugovori o poslovnoj suradnji s poduzećima i ustanovama (HAK, muzeji, toplice), suradnja s organizatorima glazbenih, filmskih, muzejskih, sportskih i drugih događanja – promotivne aktivnosti usmjerene na stimuliranje potražnje za korištenje usluge željezničkog prijevoza zbog pogodnosti i povoljnih cijena koje su rezultat navedenih ugovornih suradnji
- nastavak aktivnosti oko uvođenja zajedničkoga tarifnog modela i integriranog prijevoza putnika – aktivna promocija integriranih oblika prijevoza s naglaskom na prijevoz vlakom i druge partnere u integriranom prijevozu
- povezivanje s turističkim zajednicama i udrugama koje promoviraju kontinentalni i cikloturizam u cilju pokretanja zajedničkih projekata i snažnije komunikacijske aktivnosti prema ciljnim skupinama.

Sve promotivne aktivnosti zahtijevaju određivanje ciljnog tržišnog segmenta i odabir medija za koji se smatra da će u najvećoj mogućoj mjeri doprijeti do potencijalnog korisnika, pri čemu se u promotivnim aktivnostima HŽPP vodio načelom integrirane marketinške komunikacije koja obuhvaća komuniciranje kroz veći broj medija (plakati i letci u službenim mjestima i vlakovima, internetska stranica poduzeća, newsletteri, interno oglašavanje, oglašavanje u/na vlakovima, oglašavanje na radiju i vanjskim medijima kao što su citylight plakati).

3. PLAN PRODAJE

U razdoblju 2023. – 2027. planirano je povećanje broja prevezenih putnika prosječnom stopom od 3% godišnje.

Na područjima na kojima se obnavljaju pruge u daljinskom i lokalnom prijevozu nastojat će se prilagoditi organizaciju tehnoloških procesa kako bi se maksimalno ublažio negativni utjecaj radova. To se prvenstveno odnosi na pruge Dugo Selo – Koprivnica i Zaprešić – Zabok koje su jedne od najfrekventnijih dionica na mreži, dionicu Dugo Selo – Novska i čvor Rijeka. Broj prevezenih putnika i ostvareni prihod uvelike ovisi o navedenim radovima i njihovu završetku.

Sve navedeno razlog je konzervativnog pristupa i manjeg povećanje broja putnika od 2024. nadalje u unutarnjem lokalnom i daljinskom prijevozu, koje je djelomično temeljeno i na zaključivanju ugovora o subvencioniranom prijevozu s lokalnim i područnim (regionalnim) samoupravama te raznim tvrtkama, kao i maksimalnoj prilagodbi voznih redova korisnicima prijevoza.

Tablica 5. Prijevoz putnika za razdoblje 2023.-2027.

Opis	Jed. mjere	Procjena 2022.	Plan 2023.	Plan 2024.	Plan 2025.	Plan 2026.	Plan 2027.
2	3	4	5	6	7	8	9
Ukupan prijevoz putnika							
a/ Prevezeni putnici	u 000 p	18.587	19.144	19.719	20.310	20.919	21.547
unutamji prijevoz	u 000 p	18.256	18.778	19.342	19.922	20.520	21.135
<i>lokalni i daljinski</i>	u 000 p	10.225	10.623	10.942	11.270	11.609	11.957
<i>gradsko-prigradski</i>	u 000 p	8.031	8.155	8.400	8.652	8.911	9.179
međunarodni prijevoz	u 000 p	331	366	377	388	400	412
b/ Putnički kilometri	u mil. pkm	737,5	777,1	800,4	824,4	849,2	874,6
unutamji prijevoz	u mil. pkm	673,3	706,0	727,2	749,0	771,5	794,6
<i>lokalni i daljinski</i>	u mil. pkm	554,2	584,1	601,6	619,7	638,3	657,4
<i>gradsko-prigradski</i>	u mil. pkm	119,1	121,9	125,6	129,3	133,2	137,2
međunarodni prijevoz	u mil. pkm	64,2	71,1	73,2	75,4	77,7	80,0
Prihodi od prodaje karata	u mil.eur	22,5	22,8	22,9	23,6	24,1	24,7
unutamji prijevoz	u mil. eur	18,8	18,8	18,9	19,5	20,0	20,5
<i>lokalni i daljinski</i>	u mil. eur	14,1	14,1	14,2	14,7	15,0	15,5
<i>gradsko-prigradski</i>	u mil. eur	4,7	4,7	4,7	4,8	4,9	5,1
međunarodni prijevoz	u mil. eur	3,8	4,0	4,0	4,1	4,1	4,2
Prihod temeljem ugovora o javnim uslugama	u mil.eur	70,3	69,0	65,6	68,4	78,3	78,3
Ukupni prihodi od prijevoza putnika	u mil.eur	92,9	91,8	88,5	91,9	102,4	103,0
Vlak kilometri	u 000 p	13.500	13.600	13.600	13.600	13.700	13.700

Također, povećanje broja putnika i prihoda nije moguće ostvariti bez kvalitetnih prijevoznih sredstava, što upućuje na nužnost zamjene zastarjelog voznog parka novim motornim vlakovima.

4. PRIJEVOZNI KAPACITETI

Vozni park predstavlja važan čimbenik prijevozne ponude, a time i konkurentnosti HŽPP-a. Nabavom novih elektromotornih i dizel-električnih motornih vlakova došlo je do smanjenja operativnih troškova manevriranja i tehničkog pregleda vagona te potrošnje električne energije i nafte.

HŽ Putnički prijevoz će do kraja 2022. raspolagati sa 121 aktivnih elektromotornih i dizel-motornih vlakova za redoviti promet. Od navedenog broja vlakova, nabavljeno je 46 klimatiziranih vlakova (34 elektromotorna vlaka serije 6112, 5 dizel-motornih vlakova serije 7023, 1 dizel-motorni vlak serije 7022, 6 dizel-motornih vlakova serije 7123), a na 39 vlakova naknadno su ugrađeni klimatizacijski uređaji (30 dizel-motornih vlakova serije 7122, 9 dizel-motornih vlakova serije 7121). Vlakovi su prosječno stari od 39 do 42 godine. Vlakovi stariji od 30 godina nisu prilagođeni nesmetanom pristupu osobama s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću, a pri obavljanju redovitih popravaka najviše razine dijelom su opremljeni klimatizacijskim uređajima. Uz to, vrlo je otežana nabava zamjenskih dijelova potrebnih za popravke zastarjelih tehničkih rješenja, a upitna je i daljnja eksploatacija tih vlakova s obzirom na ugradnju novih infrastrukturnih tehničkih rješenja za potrebe sigurnog tijeka prometa (ETCS).

Trenutačno stanje prijevoznih kapaciteta s obzirom na broj elektromotornih i dizel-motornih vlakova te putničkih vagona nije zadovoljavajuće. Broj željezničkih vozila raspoloživih za promet ne ispunjava osnovne potrebe, a uzevši u obzir vrijeme povećanih tržišnih potreba i pojačane imobilizacije (ljetna sezona, vikendi i blagdani, zimsko razdoblje u kojemu su kvarovi učestaliji i sl.) nastaju situacije kada ni postojeće potrebe prijevoznog tržišta ne mogu biti zadovoljene, a planirano povećanje obujma prijevoza u potpunosti nije moguće. Niske brzine na prugama uzrokuju veću potrebu za vozilima za realizaciju voznog reda, odnosno operativni rad (30 % više vozila). Uz to, Svjetska banka u svojim redovnim izvješćima kao jednu od ključnih prepreka za rast potražnje navodi niske brzine na prugama u RH.

Također, niži troškovi eksploatacije, elastičnija ponuda kapaciteta s obzirom na dnevnu fluktuaciju potražnje, ubrzanje ulaska/izlaska putnika, omogućavanje prijevoza osobama s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću u skladu sa zahtjevima tehničkih specifikacija za interoperabilnost određuju supstituciju motornim vlakovima kao temeljni strateški cilj.

Tablica 6. Vučna vozila po serijama za razdoblje 2023. – 2027.

Red. br.	Vrsta vučnog vozila	2023.			2024.			2025.			2026.			2027.		
		Ni	Na	Nr	Ni	Na	Nr	Ni	Na	Nr	Ni	Na	Nr	Ni	Na	Nr
1.	Dizel lokomotiva	14	14	9	14	14	10	14	14	10	14	14	10	14	14	10
	2 044	14	14	9	14	14	10	14	14	10	14	14	10	14	14	10
2.	Manevarska lokomotiva	10	10	6	10	10	6	10	10	6	10	10	6	10	10	6
	2 132	10	10	6	10	10	6	10	10	6	10	10	6	10	10	6
3.	Dizel motorni vlak	80	72	53	79	75	55	86	82	59	89	85	62	89	85	62
	7021	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	7 022	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	7 023	5	5	5	8	8	7	12	12	11	12	12	11	12	12	11
	7 121	29	28	20	28	28	20	28	28	19	28	28	19	28	28	19
	7 122	34	32	22	33	32	22	33	32	21	33	32	21	33	32	21
	7 123	8	6	5	6	6	5	6	6	5	6	6	5	6	6	5
	7 221	3	0	0	3	0	0	3	0	0	3	0	0	3	0	0
	DMV ST	0	0	0	0	0	0	3	3	2	6	6	5	6	6	5
4.	Elektro lokomotiva	36	34	21	36	24	15	36	23	14	36	23	14	36	23	14
	1 141	21	19	11	21	9	5	21	9	4	21	9	4	21	9	4
	1 142	15	15	10	15	15	10	15	15	10	15	15	10	15	15	10
5.	Elektro motorni vlak	73	70	59	71	64	54	71	62	53	71	62	53	71	62	53
	6 111	18	15	11	16	9	6	16	7	5	16	7	5	16	7	5
	6 112	55	55	48	55	55	48	55	55	48	55	55	48	55	55	48
6.	Elektro baterijski vlak	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	BEMV i BMV	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Ukupno:		213	200	148	212	189	142	219	193	144	222	196	147	222	196	147

Daljnjom realizacijom nabave novih motornih vlakova HŽPP će u svoj vozni park uvrstiti 18 elektromotornih vlaka, 7 dizel-električnih motornih vlakova za regionalni promet, dva prototipa baterijskih vlakova te 6 dizel-motornih vlakova za daljinski promet.

Supstitucija klasičnih sastava motornim vlakovima rezultira smanjenjem troškova energije i operativnih logističkih troškova.

Sve kategorije motornih vlakova trebaju imati slična tehnička rješenja kako bi se smanjili troškovi održavanja i nabave rezervnih dijelova. Realizacijom nabave usluga prijevoza pružat će se elektromotornim vlakovima čija maksimalna brzina iznosi 160 km/h i dizel-motornim vlakovima čija maksimalna brzina iznosi 120 km/h. Strateško opredjeljenje HŽPP-a je smanjenje udjela klasične vuče i povećanja udjela organizacije prometa motornim vlakovima čime se smanjuju operativni troškovi.

Tablica 7. Nabava novih vlakova za razdoblje 2015. – 2027.

	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	ΣΣ
EMV GPP - gradski	6	4					5	1						16
EMV RP - regionalni/tokalni	10						1	5						16
DMV RP - regionalni/tokalni		1			3	1				3	4			12
21 EMV EU FOND								3	18					21
BEMV i BMV										2				2
6 DMV ST												3	3	6
UKUPNO	16	5	0	0	3	1	6	9	18	5	7	3	0	73

5. LJUDSKI RESURSI

Prema stručnoj spremi najveću skupinu čine radnici sa srednjom stručnom spremom, što je 82,98% od ukupnog broja radnika. Prema starosnoj dobi radnika najveći broj radnika su radnici od 51 do 60 godina. S obzirom na starosnu strukturu, nužno je pravovremeno planiranje novih zapošljavanja kako bi poslovne procese odlaskom radnika u mirovinu preuzeli novi radnici.

Tablica 8. Struktura zaposlenika po stručnoj spremi

OPIS	Broj zaposlenih prema stručnoj spremi																ΣΣ	
	M	Ž	Dr	Mr	univ. spec.	VSS	mag.	univ. bacc.	struč. spec.	bacc.	VŠŠ	SSS	VKV	KV	NSS	PKV		NKV
31.12.2021.	1.257	423	1	7	1	108	11	2	13	23	53	1394	5	10	45		7	1.680
Udjeli (%)	74,82	25,18	0,06	0,42	0,06	6,43	0,65	0,12	0,77	1,37	3,15	82,98	0,30	0,60	2,68	0,00	0,42	100
30.6.2022.	1.244	523	1	8	1	103	11	2	13	25	50	1395	4	8	39		7	1.667
Udjeli (%)	74,63	31,37	0,06	0,48	0,06	6,18	0,66	0,12	0,78	1,50	3,00	83,68	0,24	0,48	2,34	0,00	0,42	100

Tablica 9. Dobna struktura zaposlenika

OPIS	Starosna dob radnika					ΣΣ
	do 30	31-40	41-50	51-60	61 i više	
31.12.2021.	142	316	398	757	65	1.680
Udjeli (%)	8,45	18,93	23,69	45,06	3,87	100
30.6.2022.	155	307	409	721	75	1.667
Udjeli (%)	9,30	18,42	24,54	43,25	4,50	100

Broja radnika u narednom srednjoročnom razdoblju ovisit će o više faktora, od kojih su najvažniji obujam voznog reda, nabava i isporuka novih vlakova te reorganizacija poslovnih procesa.

Nastavno na iznesene pokazatelje, u sljedećem razdoblju potrebno je planirati zapošljavanje radnika koji će imati potrebno obrazovanje i stručna znanja za obavljanje poslova. Nužno je zapošljavanje mladih motiviranih radnika spremnih na sudjelovanje u reorganizaciji poslovnih procesa te kontinuirano učenje i usavršavanje.

Tablica 10. Broj radnika za razdoblje 2023.– 2027.

Red. br.	Broj zaposlenika / Godina	Procjena 2022.	Plan 2023.	Plan 2024.	Plan 2025.	Plan 2026.	Plan 2027.
Broj zaposlenih na početku razdoblja		1.680	1.632	1.572	1.517	1.462	1.387
1.	Odlazak uz otpremnine	57	70	80	60	60	10
2.	Odlazak bez otpremnine	36	10	15	15	15	10
3.	Prirodni odjev	18	10	10	10	10	10
Ukupno otišli radnici		111	90	85	85	85	30
1.	Primljeni iz građanstva	60	30	30	30	20	30
2.	Povrat sa mirovanja						
3.	Iz ovanih društava HŽ-a	2					
4.	Povrat po sudskoj odluci	1					
Ukupno primljeni radnici		63	30	30	30	20	30
Razlika primljenih i otišlih radnika		-48	-60	-65	-65	-65	0
Broj zaposlenih na kraju razdoblja		1.632	1.572	1.517	1.462	1.387	1.387

6. FINANCIJSKO POSLOVANJE

Mjere i aktivnosti opisane u prethodnim poglavljima imaju za cilj povećanje broja prevezenih putnika, odnosno povećanje vlastitih prihoda od prijevoza.

6.1. Račun dobiti i gubitka 2023. – 2027.

U sljedećem srednjoročnom razdoblju planira se povećanje opsega usluge na oko 13,5 milijuna vlak-kilometara u 2027. godini.

Konstantnim usklađivanjem voznog reda, većom učestalošću usluge i redovitijim intervalima (gdje je primjenjivo) i pojačanom komunikacijom kojom će usluga bila vidljiva korisnicima i drugim mjerama očekuje se porast broja putnika uz prosječnu stopu od 3 % te vlastitih prihoda od prodaje karata uz prosječnu stopu od 2% godišnje.

Nabavom novih vlakova te daljnjom nadogradnjom i razvojem prodajnog sustava očekuje se racionalizacija troškova usluga i radne snage uslijed promjene tehničko-tehnoloških procesa.

Tablica 11. Račun dobiti i gubitka 2023. – 2027. u tis. eur

Red. br.	Elementi	Prosječna 2022.	Plan 2023.	Plan 2024.	Plan 2025.	Plan 2026.	Plan 2027.
1	2	3	4	5	6	7	8
I.	UKUPNI PRIHODI (A+B)	109.739	110.037	104.781	110.303	111.276	112.695
A.	POSLOVNI PRIHODI (1+2+3)	109.886	109.941	104.741	110.262	111.236	112.655
1.	Prihodi od prijevoza (1.1+1.2.)	92.886	91.818	88.484	91.904	102.382	103.039
1.1.	Prihodi od prodaje karata (1.1.1.+1.1.2.)	22.522	22.802	22.919	23.552	24.076	24.732
1.1.1.	Prihodi od unutarnjeg prijevoza	18.706	18.790	18.927	19.497	19.960	20.534
1.1.1.1.	Lokalni i daljinski prijevoz	14.059	14.123	14.224	14.650	15.017	15.407
1.1.1.2.	Gradsko-prigradski prijevoz	4.706	4.666	4.703	4.867	4.964	5.067
1.1.2.	Prihodi od međunarodnog prijevoza	3.756	4.012	3.992	4.055	4.115	4.199
1.2.	Prihod temeljem ugovora o javnim uslugama	70.343	69.018	65.565	68.352	78.306	75.305
2.	Prihodi od aktiviranja novih sredstava	10.898	11.719	12.749	12.749	2.787	2.787
3.	Ostali poslovi prihodi	6.956	6.403	6.508	6.508	6.066	6.633
B.	FINANCIJSKI PRIHODI (1.+2.)	874	96	40	41	40	40
1.	Prihodi od kamata	40	47	40	41	40	40
2.	Prihodi od dividendi	49	49	0	0	0	0
3.	Prihodi od tečajnih razlika	786	0	0	0	0	0
II.	UKUPNI RASHODI (A+B)	109.490	109.942	104.724	110.239	111.201	112.635
A.	POSLOVNI RASHODI (OD 1. DO 7.)	107.127	108.336	104.662	108.023	108.612	109.077
1.	Materijalni troškovi (1.1.+1.2.)	17.944	16.462	16.926	16.422	16.946	16.032
1.1.	Materijal i rezervni dijelovi	690	1.205	1.256	1.261	1.268	1.274
1.2.	Energija	17.254	15.246	15.666	17.161	17.679	17.759
2.	Usluge (od 2.1. do 2.8.)	32.751	31.746	33.489	33.906	34.680	34.762
2.1.	Usluge održavanja	18.780	17.420	16.902	16.450	19.046	19.046
2.2.	Usluge vode	13	11	10	12	13	13
2.3.	Usluge manevra	730	568	577	635	730	730
2.4.	Usluge tehničkog pregleda	0	3	3	3	3	3
2.5.	Usluge najma trase	8.760	7.605	7.340	8.063	8.760	8.692
2.7.	Usluge informatike	3.074	3.572	3.165	3.252	3.451	3.477
2.8.	Ostale usluge	1.394	2.534	2.572	2.572	2.588	2.601
3.	Troškovi radnika	36.694	37.977	36.460	36.280	33.964	33.964
4.	Nematerijalni troškovi	2.190	2.788	1.668	1.672	1.679	1.686
5.	Amortizacija	16.666	17.916	18.060	18.163	18.163	18.163
6.	Ostali rashodi	1.693	1.327	1.327	1.327	1.327	1.327
7.	Vrijednosno uklanjanje imovine	999	133	133	133	133	133
B.	FINANCIJSKI RASHODI	2.362	1.606	1.672	2.216	2.389	3.617
C.	DOBIT ILI GUBITAK PRIJE OPOREZIVANJA (I.-II.)	250	96	67	64	76	101
D.	POREZ NA DOBIT						
III.	DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (D.-E.)	250	96	67	64	76	101

6.2. Bilanca 2023. – 2027.

Tablica 12. Bilanca 2023. – 2027. u tis. eur

	Procjena 31.12.2022.	31.12.2023.	31.12.2024.	31.12.2025.	31.12.2026.	31.12.2027.
Dugotrajna imovina	324.105	394.481	386.662	402.788	405.437	384.490
Nematerijalna imovina	1.637	1.211	5.542	5.163	5.413	5.598
Materijalna imovina	310.802	381.604	369.455	385.959	388.358	367.226
Dugotrajna financijska imovina	8.136	8.136	8.136	8.136	8.136	8.136
Potraživanja	0	0	0	0	0	0
Odgođena porezna imovina	3.530	3.530	3.530	3.530	3.530	3.530
Kratkotrajna imovina	10.872	9.214	9.078	8.665	10.831	10.986
Zalihe	206	119	117	129	143	146
Potraživanja	5.092	4.450	3.652	2.862	4.184	4.336
Kratkotrajna financijska imovina	0	0	0	0	0	0
Novac u banci i blagajni	5.574	4.645	5.309	5.574	6.503	6.503
Plaćeni troškovi bud.razdoblja	469	469	469	469	469	469
AKTIVA	335.446	404.164	396.209	411.822	416.737	395.945
Kapital i rezerve	106.868	106.963	106.770	106.739	106.756	106.793
Rezerviranja	13.141	12.410	11.613	11.082	10.551	6.238
Dugoročne obveze	128.859	136.144	135.173	160.019	169.707	162.673
Kratkoročne obveze	19.917	21.102	20.837	20.075	16.757	12.345
Odgođeno pl.troš. i prihod bud.raz.	66.661	127.546	121.817	113.908	112.965	107.895
PASIVA	335.446	404.164	396.209	411.822	416.737	395.945

6.3. Tijek novca 2023. – 2027.

Tablica 13. Tijek novca 2023. – 2027. u tis. eur

Način posloja	ADP osnove	PROJEKTA 31.12.2023.	PLAN 31.12.2023.	PLAN 31.12.2024.	PLAN 31.12.2025.	PLAN 31.12.2026.	PLAN 31.12.2027.
NOVČANI TOKOVI OD POSLOVNIH AKTIVNOSTI							
1. Dobit prije oporavka	1	258	95	-57	54	75	101
2. Ukladašnja (KOP 003 do 010)	2	18.218	19.484	19.643	20.307	20.672	21.634
a) Amortizacija	3	18.258	17.915	18.850	19.183	19.163	19.163
b) Dobici / gubici od prodaje i vještovača uključujući dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	4	168	190	133	133	133	133
c) Dobici / gubici od prodaje, revalorizirani dobici / gubici i vještovača uključujući financijske imovine	5						
d) Prihod od kamata i dividendi	6	-40	-40				
e) Rashod od kamata	7	1.155	1.394	1.460	1.381	2.256	3.318
f) Revalorizacija	8						
g) Tečajna razlika (revalorizirani)	9						
A) Ostale uskl. izmjene za revalorizaciju kamata i gubici / revalorizirani dobici i gubici	10						
1. Povećanje ili smanjenje novčanih tokova koji promjena u računom kapitalu (KOP 011+022)	11	18.453	19.629	19.700	20.371	20.647	21.735
2. Promjena u računom kapitalu (KOP 013 do 016)	12	-402	-8.890	1.957	1.796	-4.137	-4.917
a) Povećanje ili smanjenje kreditiranih obveza	13	1.821	1.185	-385	-782	-3.318	-4.412
b) Povećanje ili smanjenje kreditiranih potraživanja	14	-548	842	797	793	-1.522	-182
c) Povećanje ili smanjenje zaliha	15	-83	87	3	-12	-14	-3
d) Ostale povećanje ili smanjenje rashod i kapitala	16	-1.521	-11.793	1.952	1.793	-1.483	-1.440
II) Novac iz poslovanja (KOP 011+012)	17	18.051	8.679	21.657	22.166	16.510	16.718
4. Novčani izdaci za kamata	18						
5. Plaćeni porezi na dobit	19						
A) NETO NOVČANI TOKOVI OD POSLOVNIH AKTIVNOSTI (KOP 017 do 018)	20	18.051	8.679	21.657	22.166	16.510	16.718
NOVČANI TOKOVI OD INVESTICIJSKIH AKTIVNOSTI							
1. Novčani prihodi od prodaje dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	21						
2. Novčani prihodi od prodaje financijskih instrumenata	22						
3. Novčani prihodi od kamata	23						
4. Novčani prihodi od dividendi	24	48					
5. Novčani prihodi s osnovne povrata danih zajmova i fiksnih uloga	25						
6. Ostali novčani prihodi od investicijskih aktivnosti	26						
III) Ukupna novčani prihodi od investicijskih aktivnosti (KOP 021 do 026)	27	48	0	0	0	0	0
1. Novčani izdaci za kupnju dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	28	-48.032	-48.657	-17.301	-34.484	-20.890	-4.304
2. Novčani izdaci za stjecanje financijskih instrumenata	29						
3. Novčani izdaci s osnovne povrata danih zajmova i fiksnih uloga za razdoblje	30						
4. Stjecanje otkupnog dionice, umanjeno za stjecani novac	31						
5. Ostali novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	32						
IV) Ukupna novčani izdaci od investicijskih aktivnosti (KOP 030 do 032)	33	-48.032	-48.657	-17.301	-34.484	-20.890	-4.304
D) NETO NOVČANI TOKOVI OD INVESTICIJSKIH AKTIVNOSTI (KOP 027+033)	34	-48.583	-48.657	-17.301	-34.484	-20.890	-4.304
NOVČANI TOKOVI OD FINANCIJSKIH AKTIVNOSTI							
1. Novčani prihodi od povećanja izmjernog opisanog kapitala	35						
2. Novčani prihodi od izdavanja vaučera i drugih financijskih instrumenata	36						
3. Novčani prihodi od glavnice kredita, pozajmica i drugih posuda	37	28.078	14.730	6.963	31.880		
4. Ostali novčani prihodi od financijskih aktivnosti	38						
V) Ukupna novčani prihodi od financijskih aktivnosti (KOP 035 do 038)	39	28.078	14.730	6.963	31.880	0	0
1. Novčani izdaci za otpis glavnice kredita, pozajmica i drugih posuda i drugih financijskih instrumenata	40	-7.034	-7.034	-7.034	-7.034	-7.034	-7.034
2. Novčani izdaci za isplatu dividendi	41						
3. Novčani izdaci za financijski najam	42						
4. Novčani izdaci za otpis vlastitih dionica i smanjenje izmjernog opisanog kapitala	43						
5. Ostali novčani izdaci od financijskih aktivnosti	44						
VI) Ukupna novčani izdaci od financijskih aktivnosti (KOP 040 do 044)	45	-7.034	-7.034	-7.034	-7.034	-7.034	-7.034
G) NETO NOVČANI TOKOVI OD FINANCIJSKIH AKTIVNOSTI (KOP 039+045)	46	21.044	7.696	3971	34.914	-7.034	-7.034
1. Revalorizirane tečajne razlike po novcu i novčanim ekvivalentima	47						
D) NETO POVEĆANJE ILI SMANJENJE NOVČANIH TOKOVA (KOP 020+034+046+047)	48	-8.881	-71.882	3.716	13.889	-12.414	2.380
E) NOVAC I NOVČANI EKIVALENTI NA POČETKU RAZDOBLJA	49	9.621	5.574	4.945	5.389	5.574	6.563
F) NOVAC I NOVČANI EKIVALENTI NA KRAJU RAZDOBLJA (KOP 048+049)	50	-385	-46.797	8.360	17.817	7.840	8.943

6.4. Poslovni rizici

Tržišni rizik - tržište na kojem HŽPP djeluje i ostvaruje planirane prihode od prijevoza pod znatnim je utjecajem vanjskih čimbenika. Tržište prometnih usluga općenito se smanjivalo kao posljedica poremećaja u gospodarstvu i tako utjecalo na smanjenje broja prevezenih putnika.

Financijski rizik - pod utjecajem unutarnjih čimbenika, kao što su visoki troškovi poslovanja željezničkog prijevoza, i vanjskih čimbenika, kao što je pad prihoda na tržištu i visoke cijene kredita za financiranje poslovanja, što stvara nesigurnost i neizvjesnost u poslovanju.

Kreditni rizik - HŽPP posvećuje posebnu pozornost ovom riziku s obzirom na povećani stupanj zaduženosti, a time i načina vraćanja duga.

Rizik likvidnosti - HŽPP kontinuirano prati i analizira novčani tijek na osnovu dospelosti financijske imovine i obveza.

Rizik vezan za ljudske resurse - kroz upravljanje ljudskim potencijalima pokušavaju se smanjiti negativni učinci ovog rizika. HŽPP posebnu pozornost pridaje ljudskom faktoru kao najvažnijem resursu u poduzeću te prepoznaje važnost motivacije zaposlenika kao bitnih čimbenika uspješnosti.

Ostali rizici - HŽPP sukladno principima društveno odgovornog poslovanja provodi optimalne mjere prilagodbe i održavanja poslovanja primjenjujući sve preporuke nadležnih tijela vezanih uz zaštitu života i zdravlja zaposlenih.

7. PROGRAMI I PROJEKTI INVESTICIJA

U razdoblju 2023. – 2027. HŽPP planira ukupne investicije u iznosu od 378.890 tisuća eura.

Investicije u postojeće prijevozne kapacitete (vagoni, lokomotive i vlakovi) iznose 48.556 tisuća eura, a nabava novih motornih vlakova iznosi 270.093 tisuće eura.

Za investicijsko održavanje i izgradnju objekata predviđeno je 45.988 tisuća eura, a za informatizaciju sustava 14.253 tisuća eura.

Tablica 14. Investicije HŽPP-a 2023.-2027.

u tisućama eura							
Red. Broj	Opis	Plan 2023.	Plan 2024.	Plan 2025.	Plan 2026.	Plan 2027.	Σ
1.	Modernizacija prijevoznih kapaciteta	11.195	11.746	13.538	7.764	4.313	48.556
1.1.	Modernizacija putničkih vagona	2.495	2.854	1.991	1.991	1.991	11.321
1.2.	Modernizacija lokomotiva/motornih vlakova	8.699	8.892	11.547	5.773	2.323	37.235
2.	Nabava prijevoznih kapaciteta	99.958	18.385	85.389	66.361	0	270.093
2.1.	Nabava putničkih vagona						0
2.2.	Nabava motornih vlakova	99.958	18.385	85.389	66.361	0	270.093
2.3.	Nabava lokomotiva						0
3.	Investicije u objekte	1.318	5.846	6.465	12.931	19.434	45.988
4.	Informatizacije društva	3.635	5.309	1.327	1.991	1.991	14.253
UKUPNO: (1.+2.+3.+4.)		116.106	41.280	106.719	89.047	25.739	378.890

Nabavom novih vlakova ostvaruje se važan iskorak u postizanju konkurentnosti na prijevoznom tržištu, što uz ostale investicije i inovacije znatno pridonosi ostvarenju utvrđenih strateških ciljeva.

Supstitucija klasičnih sastava motornim vlakovima rezultira smanjenjem troškova energije i operativnih logističkih troškova. Do kraja 2027. HŽPP će raspolagati sa 73 nova vlaka, odnosno 76 vlakova uključivo tri prototipa iz 2011., odnosno 2012. godine.

Tablica 15. Nabava novih vlakova 2015. – 2027.

	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	ΣΣ
EMV GPP - gradski	6	4					5	1						16
EMV RP - regionalni/tokalni	10						1	5						16
DMV RP - regionalni/tokalni		1			3	1				3	4			12
21 EMV EU FOND								3	18					21
BEMV i BMV										2				2
6 DMV ST											3	3		6
UKUPNO	16	5	0	0	3	1	6	9	18	5	7	3	0	73

7.1. Ulaganja u objekte u funkciji HŽPP-a

Planom investicija od 2023. do 2027. predviđena su ulaganja u opremu i objekte koji su u funkciji kvalitetnog obavljanja djelatnosti poduzeća. To su uređenja zgrada, depoa, poslovnih prostora i poboljšanja uvjeta rada. Iznos predviđen za sanaciju i izgradnju objekata iznosi 45.988 tisuća eura. Daljnja nabava novih vlakova iziskuje ulaganje u modernizaciju i izgradnju objekata za održavanje prijevoznih kapaciteta. U navedenom razdoblju posebno je predviđeno ulaganje u objekte održavanja u Varaždinu, Zagrebu, Solinu, Vinkovcima i Osijeku.

7.2. Informatizacija sustava

Za učinkovito kontinuirano i dugoročno upravljanje promjenama organizacije i informatizacije poslovanja bit će izvršen projekt informatizacije sustava u iznosu od 14.253 tisuća eura do 2027. godine.

Program informatizacije sastoji se od projekata podrške ključnim poslovnim procesima u organizaciji, odnosno podrške poslovnim područjima Prodaja i marketing te Logistika i izvršenje prijevoza, podrške poslovanju te infrastrukturnih projekata i projekata koji su usko povezani s ispunjenjem zahtjeva informacijske i kibernetičke sigurnosti.

Sva sredstva planirana za projekte nadogradnje sustava prodaje utrošit će se na osnovnu nadogradnju postojećih funkcionalnosti sustava prodaje čime će se olakšati upravljanje aktualnim tarifama i samom prodajom.

Projekt Logis planiran je kao sustav koji će pomoći poslovnim području Logistika i izvršenje prijevoza kako bi što jednostavnije i učinkovitije upravljali vozilima, planirali popravke te planirali smjene i upravljali osobljem.

Projekti podrške poslovanju imaju za cilj podići cjelokupno poslovanje HŽPP-a na zavidnu razinu te kroz proces digitalizacije postojećih procesa osigurati učinkovitije upravljanje, u čemu će uvelike pomoći i DMS sustav.

U sklopu Nacionalnog plana oporavka i otpornosti (NPOO) planirani su sljedeći projekti:

➤ Projekt modernizacije i nadogradnje sustava prodaje HŽPP-a

Implementacijom unaprijeđenog i prilagodljivog sustava za prodaju karata uvelike će se olakšati upravljanje ponudama i cijenama. Također, unaprijeđeni sustav uključuje i novi kanal prodaje karata u vlaku, moderniju i korisnicima pristupačniju mobilnu aplikaciju te mogućnost kartičnog plaćanja u vlaku.

➤ Infrastrukturni projekti:

- nabava sustava za pružanje usluge bežičnog interneta u motornim vlakovima
- nabava sustava za mjerenje potrošnje energije, praćenje vlakova i najave službenih stanica u vlakovima
- nabava softverskog rješenja centralnog sustava za upravljanje sigurnosnim događajima unutar informacijskog sustava (SIEM) i uspostavu sigurnosno operativnog centra (SOC)
- nadogradnja ICT platforme.

Navedeni infrastrukturni projekti obuhvaćaju nadogradnju data centra, nabavu alata za upravljanje privilegiranim računima, nadogradnju K2 i SharePoint okoline te nabavu rješenja za analizu mrežne komunikacije. Sve navedene projektne aktivnosti ujedno su i preventivne radnje u postizanju više razine kibernetičke sigurnosti.

8. SWOT ANALIZA

Strateška analiza položaja HŽPP-a u njegovu vanjskom okruženju kroz razumijevanje makroekonomskih, socio-demografskih te tehnoloških uvjeta poslovanja, kao i usporedna analiza s europskim operaterima u putničkom željezničkom prijevozu omogućili su identifikaciju potencijalnih mogućnosti i prijetnji razvoju HŽPP-a. Istovremeno su se kroz detaljnije razumijevanje unutarnjeg okruženja HŽPP-a, odnosno glavnih resursa i kompetencija kojima raspolaže HŽPP, kao i identifikaciju izazova u operativnom i financijskom poslovanju, uočile najveće snage i potencijalne slabosti HŽPP-a.

Tako uočene snage, slabosti, mogućnosti i prijetnje razvoju HŽPP-a prikazane su u SWOT matrici u nastavku dokumenta. Iz matrice je razvidno da se HŽPP kontinuirano susreće s izazovima u poslovanju, od kojih je primarna ovisnost o kratkoročnom i dugoročnom stanju infrastrukture te nepovoljna struktura voznog parka. S druge strane, prijevoz putnika željeznicom u Republici Hrvatskoj ima perspektive zbog potencijalnog rasta broja prevezenih putnika, ekološke prihvatljivosti i veće energetske učinkovitosti u odnosu na cestovni prijevoz putnika. Tako je danas na pojedinim relacijama prijevozna potražnja veća od mogućnosti jer HŽ Putnički prijevoz nema dovoljno raspoloživih mobilnih kapaciteta za organizaciju prijevoza na svim relacijama. Stoga najavljena modernizacija i ulaganja u željezničku infrastrukturu i željeznički sektor općenito svakako mogu predstavljati polugu za daljnji razvoj HŽPP-a. Time ne prestaje snažna ovisnost HŽPP-a o makroekonomskim kretanjima, statusu i razini ulaganja u željezničku infrastrukturu, kao i ovisnost o (dugoročnim) ugovorima za poticanje putničkog prijevoza. Pri tom je nedvojbeno da dugoročnost iskustva te jedinstvenost položaja na tržištu unutarnjega putničkog željezničkog prometa daju HŽPP-u prednost za daljnji rast. Pri tom je nužna poluga daljnjeg razvoja i transformacija poslovnog i operativnog modela poslovanja koji mora biti orijentiran prema tržištu, prilagodljiv i proaktivan prema potrebama i zahtjevima putnika.

Stoga, najveće snage HŽPP-a nalaze se u povijesnoj poziciji jedinog pružatelja usluge željezničkog putničkog prijevoza, iskustvu i tehničkim znanjima ljudskih resursa. Relativnu sigurnost u poslovanju daje i postojanje višegodišnjeg PSO ugovora za poticanje putničkog prijevoza koji osigurava financijsku stabilnost i održivost poslovanja.

Spomenuto loše stanje željezničkog voznog parka jedno je od najvećih slabosti HŽPP-a jer se reflektira u nižoj kvaliteti, pouzdanosti i udobnosti pružene usluge, veličini potencijalnog opsega usluge koje bi HŽPP mogao pružiti te visokim troškovima i nepovoljnim uvjetima održavanja. Također, relativno niska razina tržišne prepoznatljivosti i prijevoznicičke usluge zahtijevat će od HŽPP-a ulaganje značajnih napora. Naposljetku, nepovoljna struktura zaposlenika (po dobi i kvalifikacijama), kao i niska razina tržišne orijentacije predstavljaju ključne izazove u slučaju da planira iskoristiti potencijalne prilike i izbjeći prijetnje na tržištu.

Nedvojbeno je da glavne prilike proizlaze iz očekivanog rasta potražnje za željezničkim putničkim prijevozom (djelomično kao posljedica promjena u ostalim modalitetima prijevoza, ali i veće atraktivnosti željezničke usluge kao rezultat rasta kvalitete usluge), očekivanim ulaganjima u željezničku infrastrukturu koja će HŽPP-u biti ključna za veću atraktivnost i rast kvalitete daljinskog prijevoza. Pri tom će važnu ulogu imati aktivno sudjelovanje u aktivnostima integriranog urbanog prijevoza u Zagrebu i ostalim gradovima, dok se relativna stabilnost poslovanja i planiranja osigurava kroz zaključivanje višegodišnjeg PSO ugovora.

S druge strane, izostanak, odnosno sporost modernizacije željezničke infrastrukture jedna je od glavnih prijetnji razvoju HŽPP-a. Osim toga, s obzirom na provedenu službeni liberalizaciju tržišta, očekuje se ulazak i prvih konkurenata na tržište putničkog željezničkog prijevoza koji će od HŽPP-a tražiti brzu prilagodbu tržišnim uvjetima poslovanja, a dodatnu prijetnju predstavljat će i potencijalno dodatno jačanje uloge supstituta usluzi putničkog željezničkog prijevoza.

Tablica 16. SWOT analiza

SNAGE	SLABOSTI
» dugogodišnja željeznička tradicija » konkurentna prednost u pružanju dodatnih usluga i sadržaja u odnosu na alternativne oblike javnog prijevoza (vagoni za spavanje, restorani, pokretne podizne platforme za osobe sa smanjenom pokretljivošću i sl.) » raznovrsnost ponude tarifa - popusti i povlastice raznim kategorijama građana (učenici, studenti, umirovljenici, invalidi i sl.) » prigradski željeznički prijevoz kao najbrži način povezivanja s centrom grada » razvoj integriranog prijevoza koji zauzima sve važnije mjesto u budućnosti održive mobilnosti i postaje alternativa korištenju prijevoza osobnim automobilom » pružanje usluge prijevoza u međunarodnom prometu, pozitivan utjecaj na broj turističkih dolazaka » ekološka prihvatljivost i orijentacija prema obnovljivim izvorima energije » sigurnost pružanja usluge koje je osigurano kroz višegodišnji ugovor o javnim uslugama (PSO ugovor) za nerentabilne linije	» glomazan i trom sustav koji se teško prilagođava dinamičnim promjenama na tržištu » nedovoljna tržišna orijentiranost - nedostatak novih proizvoda i dodatnih usluga, neadekvatna kvaliteta usluge » neadekvatan i zastarjeli vozni park, česti kvarovi vlakova » nedostatak prijevoznih kapaciteta za potpuno udovoljavanje prijevozne potražnje » dugogodišnja nedovoljna ulaganja u postojeća vozila i obnovu voznog parka » neadekvatni kapaciteti za održavanje voznog parka » ovisnost prijevozne usluge o kvaliteti pružene usluge HŽ Infrastrukture (stanje željezničke mreže, radovi i sl.) » niska razina integriranosti s ostalim oblicima prijevoza » nepovoljna starosna struktura i razina stručne kvalifikacije zaposlenika » relativno niska razina promocije i prepoznatljivosti putničkog željezničkog prijevoza u Hrvatskoj i brenda HŽPP-a
PRILIKE	PRIJETNJE
» modernizacija voznog parka nabavom motornih vlakova, uz mogućnost kvalitetnije organizacije prijevozne ponude » smanjivanje utjecaja države u donošenju poslovnih odluka i liberalizacija tržišta kao prilika za razvoj tržišno orijentirane poslovne kulture i novog operativnog modela » iskoristiti veliko zagušenje cestovne mreže u vršnim razdobljima, osobito tijekom turističke sezone, za dodatnu željezničku ponudu prijevoza » daljnji razvoj i integracija gradsko-prigradskog željezničkog sustava u većim gradovima, uz suradnju ostalih prijevoznika » jačanje svijesti populacije odnosno korisnika o koristima željezničkog putničkog prijevoza (ekologija, udobnost i sl.) » uvođenje novih tehnologija - IT sustavi i novi vlakovi » uvođenje mjera za racionalizaciju sustava održavanja voznog parka » obnova željezničke infrastrukture » korištenje sredstava europskih strukturnih fondova za financiranje investicija i planiranih aktivnosti	» stvarna liberalizacija tržišta i ulazak konkurencije na unutarnje tržište željezničkih putničkih usluga » nemogućnost konkuriranja u potencijalnoj tržišnoj utakmici uslijed zastarjelog voznog parka i nepovoljne starosne i obrazovne strukture radnika » nemogućnost održavanja redovnih prijevoznih kapaciteta zbog nedovoljnog priljeva novih vlakova i čestih kvarova zastarjelog voznog parka » sporost u izgradnji nove i obnovi postojeće infrastrukture » loše stanje željezničke infrastrukture (pruge, kolodvora, itd.) te česti poremećaji voznog reda zbog stanja infrastrukture i učestalih radova » razvoj cestovne infrastrukture i jačanje konkurencija cestovnih prijevoznika » jačanje mreže zrakoplovnih prijevoznika u unutarnjem prometu (pojava niskobudžetnih prijevoznika) » nužnost stroge primjene EU regulative u pojedinim područjima poslovanja, što može imati negativan utjecaj na poslovanje

predsjednik Uprave

mr. sc. Željko Ukić, dipl. ing.




Popis tablica

Tablica 1. Makroekonomski pokazatelji u RH za razdoblje 2012. – 2023.	5
Tablica 2. Vrijeme putovanja	8
Tablica 3. Cijene karata po pojedinim relacijama za vlak i autobus	9
Tablica 4. Ostvarenje prijevoza putnika za razdoblje 2020., 2021., plan i procjena 2022.	12
Tablica 5. Prijevoz putnika za razdoblje 2023.-2027.	17
Tablica 6. Vučna vozila po serijama za razdoblje 2023. – 2027.	19
Tablica 7. Nabava novih vlakova za razdoblje 2015. – 2027.	19
Tablica 8. Struktura zaposlenika po stručnoj spremi	20
Tablica 9. Dobna struktura zaposlenika.....	20
Tablica 10. Broj radnika za razdoblje 2023.– 2027.	21
Tablica 11. Račun dobiti gubitka 2023. – 2027. u tis. eur.....	22
Tablica 12. Bilanca 2023 – 2027. u tis. eur.....	23
Tablica 13. Tijek novca 2023. – 2027. u tis. eur.....	24
Tablica 14. Investicije HŽPP-a 2023.-2027.	26
Tablica 15. Nabava novih vlakova 2015. – 2027.....	26
Tablica 16. SWOT analiza.....	29

Popis slika

Grafikon 1. Prevezeni putnici po vrstama prijevoza	7
Grafikon 2. Ostvareni PKM-i po vrstama prijevoza.....	7